

# Januszewicz kontra Luftwaffe

Marek Rogusz

Zacięte walki lotników Brygady Pościgowej nad Warszawą i Mazowszem we wrześniu 1939 roku są jedną z najpiękniejszych kart polskiego lotnictwa. Mimo braków sprzętowych i nieprzemysłanych decyzji dowództwa polscy lotnicy walczyli z odwagą i wykazali się znakomitymi umiejętnościami. Dokonania por. pil. Wojciecha Januszewicza mogą stanowić ich wizytówkę.

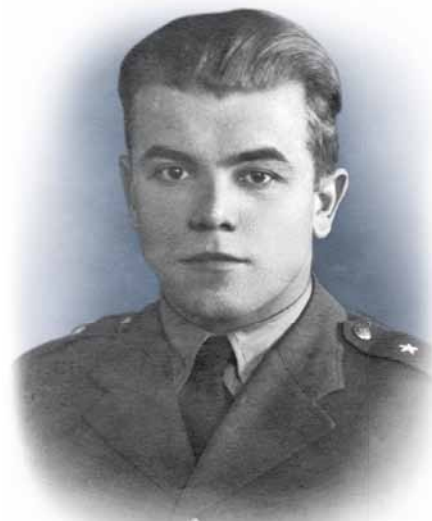
**N**a temat udziału polskiego lotnictwa w kampanii wrześniowej jest wiele obiegowych opinii, które nie do końca są prawdziwe. Nie ulega wątpliwości, że polskie lotnictwo ustępowało niemieckiej Luftwaffe pod względem technicznym i ilościowym, ale polskie konstrukcje nie były wcale tak przestarzałe, jak to się przedstawia. Co więcej, wbrew propagandzie niemieckiej i sowieckiej, polskie samoloty nie zostały zniszczone na ziemi pierwszego dnia wojny.

## Droga do lotnictwa

Wojciech Januszewicz urodził się 30 kwietnia 1911 roku w Krzywcu w powiecie Słonim (wtedy ziemie za-

boru rosyjskiego, w II RP województwo nowogródzkie, obecnie Białoruś), w polskiej, zubożalej rodzinie szlacheckiej jako najstarsze z pięciorga dzieci. Po ukończeniu Państwowego Seminarium Nauczycielskiego Męskiego przez rok uczył w szkole powszechnej. Rozczarowany tą pracą, postanowił zostać zawodowym żołnierzem. W 1931 roku wstąpił do Szkoły Podchorążych Piechoty w Ostrowi Mazowieckiej.

W latach dwudziestych i trzydziestych XX wieku polskie lotnictwo cywilne i wojskowe przeżywało rozkwit. Polscy inżynierowie tworzyli projekty konstrukcji lotniczych, które następnie produkowano w rodzimych zakładach. Piloci sportowi i wojskowi, konstruktorzy lotniczy stawiali



Fot. ze zbiorów A. Andrzejewicz

► Podporucznik Wojciech Januszewicz pod koniec 1936 roku już jako pilot myśliwski, sfotografowany w stalowo-szarym mundurze lotniczym nowego wzoru

się bohaterami narodowymi. Ich nazwiska pojawiały się często w nagłówkach gazet. Gdy w sierpniu 1932 roku por. pil. Franciszek Żwirko i inż. Stanisław Wigura na polskim samolocie RWD-6 wygrali zawody lotnicze Challenge w Berlinie, w Polsce wybuchło prawdziwe szaleństwo na punkcie lotnictwa.

Wojciech Januszewicz skorzystał z okazji i podczas nauki w Szkole Podchorążych Piechoty zgłosił się do służby w lotnictwie. We wrześniu 1933 roku ukończył kurs szybowcowy w Wojskowym Ośrodku Szybowcowym w Ustianowej. W 1934 roku otrzymał promocję na podporucznika, a następnie skierowano go na kurs ►



► Piloci III/1 Dywizjonu Myśliwskiego sfotografowani w październiku 1938 roku na lotnisku Aleksandrowice podczas operacji na Zaolziu; w tle po lewej P.11c ze 111 eskadry oraz po prawej P.11c ze 112 eskadry; w pierwszym rzędzie od prawej drugi por. pil. Wojciech Januszewicz, czwarty – dowódca 112 EM kpt. pil. Tadeusz Opulski, siódmy – dowódca 111 EM kpt. pil. Gustaw Sidorowicz



pilotażu w Centrum Wyszkożenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie. Ponieważ dęblińską Szkołą Orląt ukończył (w lipcu 1935 roku) z bardzo dobrymi wynikami, mógł wybrać jednostkę, w której chciał służyć. Zdecydował się na elitarny 1. Pułk Lotniczy w Warszawie, gdzie najpierw trafił do 13. Eskadry Towarzyszącej, a potem do 12. Eskadry Liniowej. Wojciech Januszewicz chciał wejść do grona najlepszych – zostać pilotem myśliwca. Od kwietnia do lipca 1936 roku odbył w Grudziądzu Kurs Wyższego Pilotażu i po powrocie do Warszawy dostał upragniony przydział do 111. Eskadry Myśliwskiej.

W ciągu pięciu lat wytrwałej i ciężkiej pracy zrealizował swoje marzenia – i to w jaki sposób! Od strzelca z cenzusem do oficera w najbardziej prestiżowej jednostce w polskim lotnictwie! 111. Eskadra Myśliwska była spadkobierczynią 7. Eskadry Bojowej im. Tadeusza Kościuszki, w której walczyli piloci polscy i amerykańscy podczas wojen o utrwalenie granic II RP w latach 1919–1921.

Rok 1936 był okresem zmian nie tylko dla Januszewicza, lecz także dla polskiego lotnictwa wojskowego. W tym czasie eskadry myśliwskie zaczęły otrzymywać najnowocześniejsze wówczas na świecie samoloty myśliwskie produkowane seryjnie – PZL P.11a. (polskie, całkowicie metalowe samoloty o rewelacyjnych osiągnięciach) wywodzące się od konstrukcji zaprojektowanej przez wybitnego inżyniera, Zygmunta Puławskiego.

Podporucznik Januszewicz dał się poznać jako sumienny oficer dążący do osiągnięcia mistrzostwa w lotniczym fachu, co zostało docenione przez jego przełożonych: 27 października 1937 roku został p.o. zastępcą dowódcy eskadry, 19 marca 1938 roku promowano go na porucznika, a od 1 listopada był formalnie zastępcą dowódcy eskadry, kpt. Gustawa Sidorowicza (co ciekawe, również pochodzącego z okolic Słonimia).

### Obrona Warszawy

Rok 1938 był pełen niepokoju w Europie, wokół granic Polski narastały napięcia. W marcu 1938 roku 111. Eskadra Myśliwska brała udział w zabezpieczeniu polskich interesów w Wilnie w czasie kryzysu, który wybuchł na granicy z Litwą. Z kolei w październiku tegoż roku Wojciech Januszewicz został wysłany wraz ze swoją eskadrą i innymi jednostkami myśliwskimi i bombowymi na Podbeskidzie, jako wsparcie lotnicze w konflikcie o Zaolzie między Polską a Czechosłowacją.

Agresja niemiecka na Czechosłowację w marcu 1939 roku i żądania Hitlera wobec Polski spowodowały, że wybuch wojny stał się realny. Na przełomie kwietnia i maja 1939 roku powstała Brygada Pościgowa złożona z eskadr: 111., 112., 113. i 114. Siły te uzupełniono później o 123. Eskadrę Myśliwską z krakowskiego 2. Pułku Lotniczego. Na dowódcę brygady powołano błyskotliwego pilota myśliwskiego – płk. Stefana Pawlikow-



Fot. z archiwum Z. Kosińskiej

► Kapitan pilot Gustaw Sidorowicz, dowódca 111. EM; podczas okupacji walczył w AK, kilkakrotnie uciekł z rąk Niemców; uczestniczył w akcji „Most”; aresztowany przez NKWD, cudem przeżył stalinowskie łagry w Turkmeniście i na Uralu

skiego, jego zastępcą został płk Leopold Pamuła („znakomity pilot i oryginał”, jak o nim mówiono), a szefem sztabu brygady – mjr Eugeniusz Wyrwicki, jeden z najzdolniejszych dowódców myśliwskich.

Brygada miała za zadanie bronić aglomeracji warszawskiej – było oczywiste, że stolica stanie się celem pierwszych ataków nieprzyjaciela. Na niemieckie naloty było narażone Okęcie, główne lotnisko miasta, dlatego eskadry brygady rozmieszczono na lotniskach polowych pod Warszawą: w Zielonce i Poniatowie. Na lotniska zapasowe wyznaczono Obory, Łajsk, Radzików i Zaborów.

Porucznik Januszewicz brał udział w szkoleniach pilotów i przygotowaniach nowo powołanej jednostki. Podpułkownik Jan Zumbach (as myśliwski II wojny światowej) wspominał: „Adiutant mojego kapitana, porucznik Januszewicz, był znany z przebiegłości, jaką objawiał w walkach powietrznych. Typowym, wykonywanym z nim zadaniem, był lot we dwójkę z takim programem, że na określonej wysokości samoloty się rozdzielały, aby następnie, z prędkością czterystu



► Piloci oraz personel techniczny ze 112. i 111. Eskadry Myśliwskiej; w rzędzie stoją PZL P.11a i P.11c, w tle dwusilnikowe bombowe PZL.37 Łoś – najnowocześniejsze samoloty polskiego lotnictwa wojskowego w 1939 roku

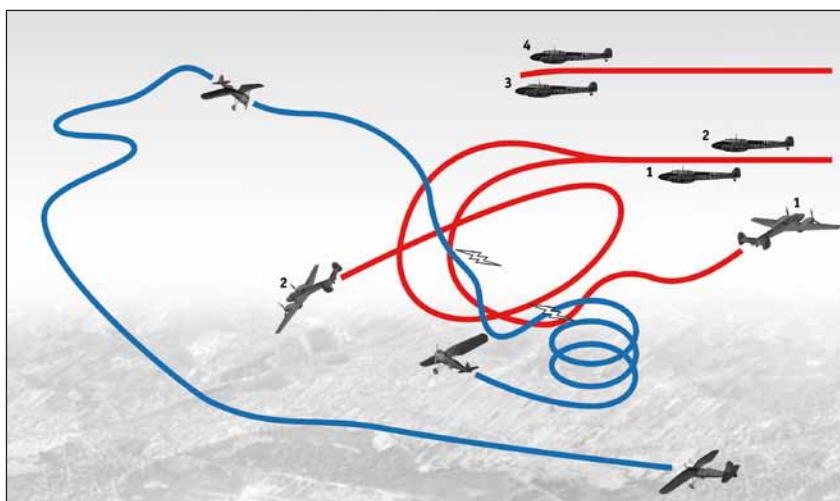


kilometrów na godzinę, lecieć ku sobie przeciwnymi kursami. Ten, kto ze strachu przed zderzeniem z samolotem Januszewicza odskakiwał zbyt wcześnie w bok, był niewart nic. Ja ten odskok robiłem w ostatniej dziesiątej części sekundy, kiedy niemal zaglądałem już w oczy porucznika. – Wciąż za wcześnie! – brzmiał suchy komentarz Pamuly”.

29 sierpnia 1939 roku por. Januszewicz poprowadził samoloty macierzystej eskadry na zamaskowane lotnisko w Zielonce pod Warszawą, zaraz za nimi wylądowała 112. eskadra, natomiast 113. i 114. znalazły się na lotnisku połowym w Poniatowie.

1 września 1939 roku ok. 6.35 sztab brygady otrzymał meldunek z posterunku obserwacyjno-meldunkowego w Mławie o dużej liczbie samolotów nieprzyjaciela kierujących się ku Warszawie. Piloci zajęli miejsca w kabinach. Ciszę poranka rozdarł dudniący łoskot rozgrzewanych silników, wreszcie około 7.00 nastąpił start do pierwszego lotu bojowego Brygady Pościgowej.

Pierwszym pilotem, który otworzył ogień do nieprzyjacielskiego samolotu nad Warszawą, był por. Januszewicz, który został wyznaczony na dowódcę klucza górnej osłony. Kapitan Sidorowicz wspominał: „W pewnym momencie mignął nade mną w chmurze nieznanymi kształtami samolotu. Zaalarmowałem klucz [pod dowództwem Januszewicza – M.R.] lecący nade mną z rozkazem zestrzelenia go. W odpowiedzi usłyszałem krótkie »Tak jest!« Za moment w słuchawkach jazgot serii karabinów maszynowych [...]. Meldunek: Po pierwszej serii schował się



Fot. Roman Postek

► Schemat początkowej fazy samotnej walki por. Januszewicza z czterema mессerschmittami Bf 110 w obronie lotniska w Zielonce

w chmurę, wyglądał na samolot rozpoznawczy”. Parę minut później w rejonie połączenia rzek Bugu i Narwi rozegrała się pierwsza bitwa powietrzna II wojny światowej. Tego dnia Januszewicz startował jeszcze kilkakrotnie do walki. Po południu Warszawa przeżyła pierwszy wielki nalot bombowy przy silnej osłonie myśliwców, w którym wzięło udział około dwustu samolotów niemieckich. W walce powietrznej został zestrzelony dowódca 111. Eskadry, kpt. Sidorowicz, który z licznymi ranami i poparzeniami został odwieziony do szpitala. Jego obowiązki przejął por. Januszewicz.

3 września 1939 roku stał się pamiętnym dniem dla świeżo upieczonych dowódcy 111. Eskadry Myśliwskiej. Podczas pierwszej porannej walki nad Rembertowem, kiedy osiemnaście polskich PZL P.11 walczyło z osiemnastoma mессerschmittami Bf 110, por. Janu-

wicz wystrzelał całą amunicję. Po lądowaniu i szybkim uzupełnieniu amunicji ponownie znalazł się w powietrzu, ale nie nawiązał kontaktu z nieprzyjacielem i musiał wrócić na lotnisko, aby uzupełnić paliwo. Gdy tylko wysiadł z kabiny samolotu, nad Zielonką pojawiły się cztery niemieckie myśliwce Messerschmitt Bf 110.

Porucznik Januszewicz wskoczył do jedyne przygotowanego samolotu i samotnie wystartował im naprzeciw. Rozpoczęła się jedna z najbardziej niezwykłych walk powietrznych II wojny światowej. Kiedy Januszewicz gorątkowo starał się nabrać wysokości, aby zwiększyć swoje szanse, został zaatakowany kolejno przez dwa mессerschmitty. Udało mu się uniknąć ich pocisków, ale jego myśliwiec wpadł w korkociąg – świadkowie walki myśleli, że został zestrzelony. Z wielkim trudem, tuż nad ziemią, udało mu się wyprowadzić ►



► Polski samolot myśliwski PZL P.11c – jedyny zachowany egzemplarz, eksponowany w Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie; w połowie lat trzydziestych XX wieku uważany za jeden z najlepszych samolotów myśliwskich na świecie, we wrześniu 1939 roku był już przestarzały w porównaniu do niemieckich Messerschmittów Bf 109 oraz Bf 110

Fot. M. Rogusz

samolot i ponownie nabrać wysokości. Wtedy zaatakowały kolejne dwa messerschmitty – Januszewicz ponownie uniknął trafienia i sam zaczął ostrzeliwać nieprzyjacielskie samoloty. Jak wspomniał jeden ze świadków: „Rozpoczęło się istne piekło w powietrzu. [...] Z zapartym tchem obserwowaliśmy z dachu niesamowity pojedynek polskiego myśliwca z kilkoma maszynami nieprzyjaciela. Spostreżliśmy naraz, że korzystając z nadchodzącej ławicy cumulusów, samoloty niemieckie przerwały ogień i rezygnując z zestrzelenia natrętnego myśliwca, czmychnęły w chmury. Jednak – nie wszystkie, jeden pozostał. Tego, co nastąpiło, nie zapomnę nigdy. Była to zacięta, na śmierć i życie, walka powietrzna. Trzask krótkich serii cekaemów i działek, stojące na najwyższym poziomie figury bojowej akrobacji polskiego myśliwca, dysponującego mniejszą przecież prędkością niż niemiecki myśliwiec, wspaniały kunszt pilotażu Polaka – były szokującym, ale wspaniałym widowiskiem [...]. Nawet nie spostreżliśmy dokładnie, kiedy Pezetel znalazł się blisko z tyłu, za ogo-

nem samolotu z czarnymi krzyżami. Już go nie popuścił. Błyskawicznie, seria za serią, łądował pociski w kadłub i silniki Niemca. Z prawego silnika bombowca buchnął czarny dym. Samolot wypadł nagle z walki, przestał strzelać. Ciągąc za sobą długą smugę, chwiejnie poleciał, na niedużej wysokości, nad lasami w kierunku Strugi. Po paru kilometrach runął na ziemię”.

Zmagania zakończyły się zwycięstwem polskiego pilota, który samotnie wystartował niezbyt nowym samolotem PZL P.11c i zaatakował cztery nowoczesne messerschmitty Bf 110. Jednego z nich strącił. Nierównowaga sił była ogromna: prędkość maksymalna polskiej „jedenastki” wynosiła 375 km/h, a messerschmittów – 525 km/h. Samolot por. Januszewicza, uzbrojony w dwa karabiny maszynowe (właściwie jeden, ponieważ drugi zaciął się w trakcie walki), miał przeciwko sobie łącznie dwadzieścia cekaemów i osiem działek! Nie ma w historii zmagania lotniczych sytuacji, w której pojedynczy samolot, znajdujący się w najgorszej do ataku pozycji –

czyli startując – zaatakował kilka znacznie lepszych technicznie maszyn wroga i odniósł niekwestionowany sukces.

Walka powietrzna, która odbyła się na oczach żołnierzy Brygady Pościgowej, wzbudziła wielki entuzjazm. Wojciecha Januszewicza po pewnym czasie zawieziono do sztabu Brygady Pościgowej w pobliskim Centrum Badań Balistycznych. Czekwały tam na niego dwa pistolety Parabellum wyciągnięte z wraku zestrzelonego przez niego Bf 110, które wręczono mu jako trofeum wojenne. „Wojtek”, jak go nazywali koledzy pilotów, był zmieszany i zaskoczony entuzjastyczną reakcją oficerów sztabu brygady na jego walkę.

Walka Januszewicza pozostała w pamięci mieszkańców podwarszawskich Zielonki, Kobyłki i Marek jeszcze wiele lat po wojnie. „Potem była niewola – wspominali – ale to zwycięstwo dodawało ducha przetrwania w długą czarną noc niemieckiej okupacji”.

Ponieważ pozostawanie na tych samych lotniskach polowych groziło ich wykryciem, następnego dnia zdecydowano się na przebazowanie na lotniska po zachodniej stronie stolicy, do Zaborowa i Radzikowa. Po przybyciu do Zaborowa por. Januszewicz kolejny raz potwierdził swoją klasę znakomitego pilota myśliwskiego. Odniósł drugie zwycięstwo, tym razem nad bombowcem nurkującym Junkers Ju 87 „Stuka”. Odbłyło się to w dość nietypowy sposób – „sztukas” został wzięty z powietrza do niewoli. W wyniku nieustępliwych ataków Januszewicza wykonywanych z najbliższej odległości, poległ nawigator (będący jednocześnie strzelcem pokładowym) niemieckiego samolotu. Polski pilot, lecąc tuż nad kabiną junkersa, a następnie precyzyjnie ostrzeliwując silnik, zmusił Niemca do lądowania na terenie zajęтым przez polskie wojska. Następnego „sztukasa” Januszewicz „rozstrzelał” w powietrzu 6 września 1939 roku. Tego dnia brygada kolejny raz uczestniczyła w ciężkich walkach powietrznych, zestrzeliwując samoloty nieprzyjaciela, ale i ponosząc duże straty. Januszewicz został trafiony i musiał lądować nieda-



➤ „Starzy weterani” przed samolotem Hurricane z 303 Dywizjonu Myśliwskiego na początku września 1940 roku, od lewej sierż. S. Karubin, por. W. Januszewicz (ubrany we francuski mundur!), ppor. M. Ferić, kpt. W. Żyborowski, sierż. E. Szaposznikow



leko Zaborowa. W jego maszynie naliczono kilkadziesiąt dziur od pocisków, ale on sam nie odniósł obrażeń. Wieczorem Brygada Pościgowa dostała rozkaz opuszczenia rejonu Warszawy i przebazowania na lotniska pod Lublinem. Lotnicy wykonali go następnego dnia rano z ciężkim sercem – zdawali sobie sprawę z tego, że stolica bez osłony z powietrza pozostanie zupełnie bezbronna.

Przez pozostałą część kampanii wrześniowej polscy myśliwcy latali głównie w ramach zadań rozpoznawczych i łącznikowych, chociaż zdarzały się sporadyczne walki powietrzne. Brygada Pościgowa otrzymywała chaotyczne, często sprzeczne rozkazy nakazujące przesunięcia na coraz to nowe lotniska, a brak sieci naprowadzania, paliwa i obsługi naziemnej – przedzierającej się przez zatłoczone, nieustannie bombardowane przez Luftwaffe drogi – uniemożliwił skuteczną działalność bojową.

Kiedy 17 września 1939 roku od wschodu uderzyła na Polskę Armia Czerwona, Brygada Pościgowa otrzymała rozkaz przekroczenia granicy z Rumunią i przerzutu tam ocalałych samolotów, aby kontynuować walkę na emigracji. Wojciech Januszewicz z Rumunii ewakuował się drogą morską przez Bałczik, Morze Czarne i Bejrut do Marsylii, dokąd przybył 29 października 1939 roku.

### Na obczyźnie

Do Francji przedostało się łącznie ponad 9 tys. polskich lotników, co stanowiło realną siłę. Po okresie tzw. dziwnej wojny 10 maja 1940 roku Hitler zaatakował na froncie zachodnim, a w tydzień później por. Januszewicz został dowódcą klucza myśliwskiego, przydzielonego do francuskiego dywizjonu GC II/7. Francja zawiodła oczekiwania polskich lotników, którzy chcieli bić się od razu z Niemcami i pomścić wrześniową klęskę. Francuzi nie wierzyli jednak w ich umiejętności, ignorowali doświadczenia, które Polacy zdobyli podczas walk z Luftwaffe.

Dywizjon GC II/7, w którym walczyli por. Januszewicz i inni piloci polscy, 20 czerwca 1940 roku przeleciał do

francuskich terytoriów w Afryce Północnej. Jak twierdził Januszewicz, przelot przez Morze Śródziemne dostarczył mu największych wrażeń z całej kampanii francuskiej, ponieważ wskutek awarii musiał opuścić szyk i w błyskawicznym tempie zużywał paliwo – osiągnął brzeg dosłownie na ostatniej kropli benzyny. Wojtek odbył w kampanii francuskiej kilkanaście lotów bojowych, staczając kilka walk powietrznych, nie uzyskując jednak potwierdzonych zestrzeleń.

Po klęsce Francji Januszewicz trafił do Tunezji, skąd przez Gibraltar dotarł do Wielkiej Brytanii – „wyspy ostatniej nadziei”, jak wówczas mówiono. 2 sierpnia 1940 roku znalazł się w pierwszym składzie słynnego 303. Dywizjonu Myśliwskiego. Po doświadczeniach kampanii na kontynencie Anglicy nie mieli wątpliwości, że właśnie od lotników będzie zależało powodzenie obrony Wysp Brytyjskich. Polski Dywizjon 303 po krótkim przeszkoleniu z końcem sierpnia wszedł do walki w kluczowym okresie Bitwy o Anglię. Uzyskał największą liczbę zestrzeleń ze wszystkich jednostek alianckich biorących udział w batalii.

5 października 1940 roku por. Januszewicz wystartował na samolocie Hawker Hurricane (prawdopodobnie o oznaczeniu RF-V) wraz z 303. Dywizjonem do kolejnego lotu bojowego. Został zestrzelony ok. 11.40 w walce po-



► Grób Wojciecha Januszewicza na cmentarzu w Northwood (Londyn)



Fot. ze zbiorów R. Grelczyngiera

► Por. Wojciech Januszewicz (drugi z lewej) podczas wizyty króla angielskiego Jerzego VI w bazie Northolt pod Londynem 26 września 1940 roku

wietrznej nad Hawkinge. Jego płonący samolot rozbił się w pobliżu Stowting Common. Ciężko ranny pilot zmarł we wraku samolotu. Przez wiele lat szczególnie ostatniej walki Januszewicza nie były znane. Dopiero niedawno odnaleziono świadków, którzy powiedzieli, że miała ona zacięty przebieg i toczyła się najpierw na dużej, a potem na bardzo małej wysokości.

Kapitan pilot (awansowany pośmiertnie) Wojciech Januszewicz, odznaczony Srebrnym Krzyżem Orderu Virtuti Militari i trzykrotnie Krzyżem Walecznych, został pochowany na cmentarzu lotników polskich w Northwood w Londynie, grób nr H 231. 🇺🇸

mgr inż. Marek Rogusz – współtwórca nowej gry edukacyjnej IPN 111, autor książki *Parę minut życia. Wspomnienie o pilocie kościuszkowskiej eskadry Wojciechu Januszewiczu* (2013)

